

# 高校物流人才培养的市场需求分析

孙 静 米 红

(厦门大学 福建 厦门 361005)

**[摘 要]** 作为物流人才的输出机构, 高校的培养模式难以满足当前物流市场对人才的需求, 本文从分析我国高校物流人才与市场需求的偏离度入手, 指出当前高校物流人才培养存在规模小、人才产出率低、人才层次低、人才素质与实际需求脱节等问题。在预测未来几年我国物流专业招生人数的基础上, 提出扩大物流专业招生数, 尤其物流管理、加工贸易等相关专业; 提高物流人才产出效率; 建立“物流实训基地”等建议来推动两者的匹配, 为物流产业的迅猛发展储备合标准的人才。

**[关键词]** 物流; 物流人才; 市场需求; 偏离

中图分类号: G642 文献标识码: A 文章编号: 1673-7164 (2009) 05-0045-06

## Analysis about Market Demand of Training of Logistics Talents in Universities and Colleges

SUN Jing MI Hong

(Xiamen University Xiamen Fujian 361005)

**Abstract:** As the output agency of logistics talents, the cultivating mode of higher education institutions can not meet the demand of the logistics industry. Therefore, after exploring the deviation between logistics talents trained by higher education institutions and the market demand, this paper figures out that there are lots of problems existing in the present cultivation of the logistics talents, such as small student scale, the low output rate of talents, low-level human resources, the disjunction between personnel quality and the actual demand and so on. Based on predicting how many talents are needed in future years, in order to retain the qualified talents for the quickly development of the logistics, it puts forward that higher education institutions must expand the enrollment number of the logistics talents, especially on the major of the logistics management and the processing trade; improve the output rate of logistics talents, and construct the practice training base for the logistics, etc.

**Key Words:** logistics, logistics talents, market demand, deviation

按照1997年我国国家技术监督局完成的《物流术语国家标准(征求意见稿)》中的定义, 物流是以最小的总费用, 按用户要求, 将物质资料(包括原材料、半成品、产成品、商品等)从

供应地向需要地转移的过程。主要包括运输、储存、包装、装卸、配送、流通加工、信息处理等活动。<sup>1</sup> 而本文所说的物流业是指我国物流业的核心分类行业, 包括运输业(道路运输业、水上

**作者简介:** 孙 静, 厦门大学教育研究院研究生, 从事高等教育学研究

米 红, 厦门大学高等教育发展研究中心研究员, 人口资源环境与地理信息系统研究中心教授, 博士生导师, 从事高等教育经济与管理研究

1. 刘龙政. 现代物流管理概论[M]. 福建:福建人民出版社, 2003:2.

运输业、航空运输业、管道运输业、装卸搬运和其他运输服务业)、仓储业、邮政业、批发业和零售业。

从产业划分的角度来看,物流产业是第三产业,或者说是服务型产业,是连接第一、第二产业的关键环节。物流产业兴起显著提高了我国经济的流通效率,有利地促进了国民经济的快速发展,直接推动了GDP的扩大与增长。有资料表明,1991年我国单位GDP对物流需求的指数为1:1.4,2006年则上升为1:2.8,<sup>2</sup>这充分说明了国民生产总值增长对物流产业的依赖性。

在国际上,物流产业被认为是国民经济发展的动脉和基础产业,被喻为经济增长的“加速器”和“第三利润源泉”。但是,近些年我国的物流产业发展相对速度缓慢,形势不容乐观,导致这一现象的因素很多,其中人力资源是最重要的因素之一。相关研究报告表明,在影响物流发展的诸因素中,人力资源与物流一体化成功的相关程度最高,两者的相关系数为-0.54,显著水平为0.01,<sup>3</sup>而人才作为人力资源中最活跃的因素与物流产业的发展更是密切相关。那么现今我国物流人才的供需状况如何?作为物流人才主要培养机构的高校,其人才的培养状况又如何?是否与物流产业的发展需求相匹配?若不匹配,是哪些因素造成的?我们又该做出什么样的改变来满足物流产业高速发展的要求?针对这些问题,文章展开了深入探讨和分析。

## 一、我国物流产业发展与人才培养现状

### (一) 我国物流产业发展现状

第一,在发展速度方面,我国物流产业正处于高速增长阶段,但缺乏进一步发展的人力资源支撑。从整体上看,我国物流产业经济运行情况良好,社会需求总额持续快速增长,根据国家发改委、国家统计局、中国物流与采购联合会统

计,2006年社会物流需求总额就已经达到595976亿元,比2005年增长了123.7%。

表1-1 物流业增加值构成<sup>4</sup>

(单位:亿元)

| 年份   | 交通运输业 | 仓储业 | 贸易业  | 包装业 | 流通加工业和 | 邮政业   | 物流业总增加值 |            |                |
|------|-------|-----|------|-----|--------|-------|---------|------------|----------------|
|      |       |     |      |     |        |       | 数额      | 占GDP百分比(%) | 占第三产业增加值百分比(%) |
| 1991 | 1526  | 59  | 193  | 53  | 20     | 1851  | 8.6     | 25.6       |                |
| 1995 | 3396  | 175 | 459  | 195 | 40     | 4265  | 7.0     | 21.2       |                |
| 2000 | 5498  | 274 | 714  | 335 | 66     | 6887  | 6.9     | 17.7       |                |
| 2001 | 5903  | 308 | 772  | 377 | 68     | 7429  | 6.8     | 16.6       |                |
| 2002 | 6195  | 363 | 861  | 442 | 65     | 7927  | 6.6     | 15.8       |                |
| 2003 | 7122  | 409 | 1001 | 516 | 64     | 9112  | 6.7     | 16.2       |                |
| 2004 | 8466  | 458 | 1168 | 596 | 87     | 10776 | 6.7     | 16.6       |                |
| 2005 | 9470  | 539 | 1435 | 728 | 93     | 12271 | 6.7     | 16.8       |                |
| 2006 | 10665 | 648 | 1749 | 948 | 109    | 14120 | 6.7     | 17.1       |                |

从表1-1中可以看出,2006年物流业增加值为14120亿元,同比增长15.1%,增幅高于上年的13.9%。但是落后于同期GDP增长率1.3个百分点;占GDP的比重从1991年的8.6%下降到2003年的6.7%,并且连续四年保持这个比例没有变化,而且物流产业增加值对第三产业的贡献率也由1991年的25.6%降到2006年的17.1%,相对量总体上走低,这说明我国物流产业初期量的发展已经完成,现在处于瓶颈状态,其进一步发展需要优化物流人力资源来打破僵局,实现该阶段量累积的质变。而根据第六届全国高校物流类专业教学研讨会有关报告可知,目前我国物流核心行业从业人员中研究生及以上学历人员仅占0.47%,大学本科学历的也仅为5.62%,大专学历的为15.46%,高级技术职称的人员占全部物流从业人员的0.85%,中级技术职称的人员占4.38%。<sup>5</sup>大部分物流从业人员专业素质很低,物流高层次人才急缺;从单项看,邮政业、流通加工、贸易业物流增加值增长幅度最大,交通运输业物流增加

2.4. 丁俊发. 中国物流年鉴2007[M]. 北京:中国物资出版社, 2007:17,177-179.

3. 郭丽环. 我国物流人才现状分析及培养对策研究[D]. 大连海事大学硕士论文, 2006:1.

5. 教育部高等教育司. 中国物流发展与人才需求研究报告[R]. 北京:中国物资出版社, 2007:9-10.

值比重最大。

第二，从企业经营方式的角度来看，专业化水平和服务效率有所提高，但总体上还属于粗放经营阶段。与物流需求快速增长相一致，我国物流总费用在绝对值上呈直线上升趋势，如表1-2所示，总费用从1991年的5182亿元增长到2006年的38414亿元，增长了6.41倍。作为衡量一个国家物流产业专业化水平和服务效率的指标——社会物流总费用占GDP的比率，则是从1991年的24.0%下降到18.3%，这说明我国物流产业在快速发展的同时，对社会资源的消耗率降低，物流产业效率 and 专业化水平不断提高。但同欧美国家低于10%的比例相比，仍存在很大的差距；增长幅度上，保管费用开始赶超运输费用，成为社会物流总费用增长的主要原因，但是从所占比重来看，运输费用依然是社会物流费用的最重要部分，达到50%以上。

一方面也说明全国范围内区域物流服务能力呈现出很大的不均衡性。

(二) 我国高校物流人才培养现状

第一，开设物流类专业的院校情况。我国物流专业的学校教育起步较晚，1993年以前没有以“物流”命名的物流专业，最初设立物流类专业的也多是一些职业学院，1998年才在普通高等学校本科专业目录工商管理类中下设物流管理专业，2004年在交通运输类中加入了物流工程，相关专业有交通运输、交通工程、油气储运工程、交通设备信息工程、轻工纺织食品类中的包装工程、工商管理类中的物流管理。经过十多年的发展，现在已经形成了囊括本科、专科、职校等多层次、多类别、覆盖面广的学校教育体系。

根据2003年全国高校招生目录统计，开设物流管理或物流工程专业及其方向的高等院校已达171所。其中，本科院校47所，占同类院校

表1-2 社会物流总费用构成<sup>6</sup>

| 表 7-2 社会物流总费用构成 |          |          |          |         |          |                |      |          |          |          |         |                |                    |
|-----------------|----------|----------|----------|---------|----------|----------------|------|----------|----------|----------|---------|----------------|--------------------|
| (单位: 亿元)        |          |          |          |         |          |                |      |          |          |          |         |                |                    |
| 年份              | 运输<br>费用 | 保管<br>费用 | 管理<br>费用 | 物流业总增加值 |          |                | 年份   | 运输<br>费用 | 保管<br>费用 | 管理<br>费用 | 物流业总增加值 |                |                    |
|                 |          |          |          | 数额      | GDP      | 占GDP百分<br>比(%) |      |          |          |          | 数据      | 占GDP百<br>分比(%) | 占第三产业增加<br>值百分比(%) |
| 1991            | 2879     | 1612     | 691      | 5182    | 21781.5  | 24.0           | 2003 | 14068    | 8057     | 3570     | 25695   | 135822.8       | 18.9               |
| 1995            | 6455     | 4459     | 1970     | 12884   | 60793.7  | 21.2           | 2004 | 16932    | 8981     | 4089     | 30002   | 159878.3       | 18.8               |
| 2000            | 10070    | 5975     | 3185     | 19230   | 99214.6  | 19.4           | 2005 | 18639    | 10632    | 4590     | 33860   | 183867.9       | 18.6               |
| 2001            | 10813    | 6458     | 3348     | 20619   | 109655.2 | 18.8           | 2006 | 21018    | 12331    | 5066     | 38414   | 211808.0       | 18.3               |
| 2002            | 12000    | 7281     | 3460     | 22741   | 120332.7 | 18.9           |      |          |          |          |         |                |                    |

第三，从物流产业的空间布局来看，我国物流产业呈现区域不平衡现象。长三角、珠三角和京津冀环渤海三大区域集中了我国经济总量的53%、外贸出口总量的85%和社会消费品零售总额的54%，是物流市场最为活跃和集中的地区。在公布的全国132家A级物流企业中，这三个区域就占了70%，一方面反映了这三个区域第三方物流发展迅速、现代物流的社会化程度比较高，另

的7.4%，占全国高校的3.2%；专科层次的院校124所，占高职高专院校的15.7%，占全国高校的8.5%，本专科比例为2：5。到2005年，根据教育部统计的数据，全国开设物流专业的院校多达698所，本科为218所，比2003年增加了近五倍，高职高专院校480所，<sup>7</sup>比2003年增加了三倍多，两者比例接近于1：2，本科院校层次人才增多，高校培养的物流人才向高层次化发展，2007年物

6. 丁俊发. 中国物流年鉴2007[M]. 北京:中国物资出版社, 2007:177-179.  
7. 教育部高等教育司. 中国物流发展与人才需求研究报告[R]. 北京:中国物资出版社, 2007:54-57.

流专业开设院校的分布有力地说明了这一点。2007年全国开设物流专业的本科院校273所,高等职业院校超过500所,中等专业学校1000多所,三者比例近似于1:2:4。

从2007年教育部高教司颁布的我国普通高等院校开办物流类专业院校的名录中,能够计算出开设物流类专业院校最多的省份依次为山东、上海、四川、江苏、湖北、河北、广东、浙江、北京,总计151所高校,占有开设物流的高校的55%,这与武汉大学中国科学评价中心评出的我国9大高等教育中心相吻合;最少的省份是新疆,只有一所高校开设了物流专业。由此可以看出,开设物流专业的院校多数集中在东部地区,西部地区寥寥无几。

第二,学生规模。高校物流人才规模主要是用物流专业的学生数量来衡量,有招生数量和毕业生数量两个指标。

表1-3 2002-2005年我国高校物流专业招生数<sup>8</sup>  
(单位:人)

| 层次                 | 2002年 | 2003年    | 2004年    | 2005年    |
|--------------------|-------|----------|----------|----------|
| 本科                 | 物流工程  | 237      | 692      | 1315     |
|                    | 物流管理  | 726      | 2728     | 6206     |
| 专科                 | 物流工程  | 934      | 2285     | 1286     |
|                    | 物流管理  | 9964     | 21154    | 39807    |
| 全国招生数 <sup>9</sup> |       | 32050000 | 38220000 | 44730000 |

从表1-3中可以看出,2002-2005年期间,我国高校物流管理和物流工程的招生规模有了大幅度的增长,共招收物流类学生167588人,基本上每年增加一倍。专科生占据了绝大部分比重,达到86.2%,特别是专科中的物流管理专业,其招生数占到全部高校物流类专业招生的83.5%。相对于物流工程而言,物流管理专业的招生数占到93%,这和物流工程的专业性质有关。物流工程是物流和物流系统向软、硬科学相结合的工程模式进行转变的新学科,和物流管理相比,更偏向

于理论,学术研究性相对要强些。

与2002-2005年良好的招生状况相比,我国高校物流类专业学生的毕业生数就没有这么乐观了,从表1-4中能够计算出四年间物流类专业的毕业生数一共是15817人,规模相对较小,这主要是由于高校物流教育需要持续较长时间,当年招收的学生大部分都还尚未毕业。不过可以看到最近物流类专业学生毕业规模在不断增大,毕业速度也逐渐加快,平均增长速度达到1.6倍。但是就毕业生结构来看,专科毕业生数占总体毕业生数量的94%,这种情况亟待改善。

表1-4 2002-2005年我国高校物流专业毕业生数<sup>10</sup>

| 层次 | 专业   | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 |
|----|------|-------|-------|-------|-------|
| 本科 | 物流工程 | 0     | 0     | 65    | 229   |
|    | 物流管理 | 169   | 42    | 86    | 365   |
| 专科 | 物流工程 | 0     | 0     | 0     | 393   |
|    | 物流管理 | 1497  | 2086  | 3092  | 7793  |

## 二、物流人才学校教育与市场需求的偏离性分析

前面已经详细地介绍了目前我国物流市场和高校物流类专业人才的培养现状,那么这两者之间存在什么关系呢?我国高校培养的物流类专业人才能否与物流市场的需求相一致?为了研讨此问题,本文引入了人才偏离度<sup>11</sup>这一指标,以考察高校培养的物流类专业人才对市场需求是否均衡。人才偏离度是用来刻画某一产(行)业人才结构与该行业产业结构的背离状况的术语,其公式如下:

$$D_i = L_i / G_i - 1 \quad (1)$$

其中 $D_i$ 表示人才培养偏离度, $L_i$ 表示某一产(行)业人才的比重, $G_i$ 表示某一产(行)业产值比重,即某一产(行)业的产值占GDP产值的比重。具体到本文则为: $D_i$ 表示我国物流类专业人才培养的偏离度。由于要研究高校物流人才与

8. 10. 教育部高等教育司. 中国物流发展与人才需求研究报告[R]. 北京:中国物资出版社, 2007:54-57,13.

9. 中华人民共和国统计局. 中国统计年鉴2007[M]. 北京:中国统计出版社, 2007:799.

11. 孔令锋,刘昱. 天津市人才资源结构合理性分析[J]. 天津经济, 2001,(10):5.



物流市场需求的关系，所以 $L_i$ 表示高校物流类专业学生占全部学生的比例，招生数和毕业生数相比，招生数更能全面地反映当年高校的物流人才储备情况，因此，这里选取的衡量高校物流类专业学生数量的指标是当年物流类专业的招生数， $L_i$ 等于当年高校物流类专业招生数量/当年高校招生数量。 $G_i$ 表示物流行业的产值占GDP产值的比重，在本文中即为物流业增加值/GDP产值。将数据代入公式，我们得到2002-2005年我国高校物流人才培养偏离度，见表2-1。

| 表2-1 我国高校物流人才培养偏离度 |        |        |        |        |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| 年份                 | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   |
| 高校物流人才培养偏离度        | -99.4% | -99.0% | -98.3% | -97.6% |

根据偏离度的定义，可以知道，物流人才培养偏离度的绝对值越大，高校物流人才培养与物流市场人才需求偏离程度越大。若物流人才培养偏离度值为正，则说明我国高校培养的物流人才过量，物流人才供大于求，存在人才转出的可能性；若物流人才培养偏离度值为负，说明我国物流人才培养不足，物流人才供应紧缺，需要加大力度培养物流人才，加强人才供应力度；当物流人才培养偏离度值为零时，则说明我国物流人才供需平衡，高校物流人才的培养恰好能够满足物流业的正常发展。

如表2-1所示，2002-2005年我国物流人才培养偏离度值一直为负，且都集中在98%左右，说明我国物流业潜在就业机会很多，物流人才紧缺，高校需要扩大物流类专业招生力度，尤其是高层次的物流人才。但是从表2-1中也能够看出，我国物流人才培养偏离度绝对值正逐渐减小，从2002年的99.4%下降到2005年的97.6%，这说明高校的扩招政策在一定程度上缓解了人才急剧紧缺的压力。不过也发现绝对值变化幅度不是很大，这从另一方面也说明了我国物流人才的学校教育步伐始终没有赶上市场快速发展的节奏。

假设我国高校要实现培养的人才与市场需

求相一致的目标的话，也就是说物流人才偏离度为零，若保持目前物流产业增加值增长率15.1%不变的话，截止到2010年、2011年相应的物流产业增加值为21530.825亿元、24781.98亿元。根据十七大报告提出的奋斗目标，未来20年内中国经济保持年均7.2%的水平预测的话，2010年、2011年我国的GDP总量为260931.63亿元、279718.71亿元，则可以预测出2010年和2011年我国的物流专业招生占全部招生比例的8.25%和8.86%，对应的招生总量应为2773238人、3185647人。

### 三、结论与对策

通过利用人才偏离度对我国高校物流类人才培养与物流市场人才需求之间的关系定量分析后，结合前面对物流市场现状和物流人才培养状况的分析，可以看出：我国高校培养的物流人才严重偏离物流市场对物流人才的需求，首先在数量层次上，相对于物流产业快速的发展，我国高校物流人才培养率低，造成人才规模相对较小，难以满足物流产业对人才总量的需求。其次在人才结构层次上，目前，我国物流产业发展正处于“高原期”，其质的突变需要大规模高素质的专业人才来实现，尤其是高学历层次和中高级职称技术人才，而我国物流学校教育体系仍然是以高职和中等专业学校为主，本科以上层次人才短缺。再者，在地域结构上，我国开设物流专业的高校严重倾斜于东部，和东部所对应的物流企业数量和产值数不相符合，西部高校过少，培养的能为西部物流企业服务的人才相对也很少。另外，在大学生就业危机中，物流市场迅猛发展，表现出超强的吸纳潜力，高校要充分利用这一潜力，解决当前大学生就业难问题。对此，我们提出如下对策：

首先，当务之急是扩大物流类专业学生的招生数，从数量上满足物流产业发展的需要。相对而言，物流产业在中国尚属于新兴产业，处于初步发展阶段，市场成长空间大，短时间内大幅度的招生不会造成人才过剩。

其次,高校要结合物流产业的需求,有侧重、有结构地扩大招生。从前面的分析可以看出,管理费用和保管费用是物流社会总费用中增长最快的部分,而邮政业、流通加工和贸易业则是增加值中增长最快的三个部分,交通运输业无论是在费用上还是增加值中比例固然是最大,但是基本上保持一个水平,因此,高校在具体设置本校的物流专业招生数时,这些专业可以幅度大些。另外,要提高本科物流招生比例,培养高层次物流人才;招生规模与对应物流产业的区域规模相一致。

最后,要提高物流人才产出效率,提高毕

业生率。缩短物流专业类人才在高校的教育滞留时间,加快物流人才进入市场的速度,毕竟物流是信息化很强的行业,更新快,而学校知识更新周期长。高校物流人才的培养应该以掌握物流核心知识为目的,高校培养模式走出来的理论型人才与物流产业实际所需要的人才在实践运作层面上是难以衔接的,因此需要建立“物流实训基地”,为物流企业与高校的联合培养提供园地,使物流人才离开高校前就能开始接受实践训练,真正实现高校培养的物流人才与市场需求的完美匹配。

(责任编辑:周鹏)

(上接36页)

表2-5 有关国外高等教育质量保障的文献情况

| 国家   | 文献数目(篇) | 百分比(%) |
|------|---------|--------|
| 英国   | 23      | 3.6    |
| 美国   | 15      | 2.4    |
| 澳大利亚 | 8       | 1.3    |
| 荷兰   | 2       | 0.3    |
| 瑞典   | 1       | 0.2    |
| 德国   | 1       | 0.2    |
| 意大利  | 1       | 0.2    |
| 国际动向 | 1       | 0.2    |

其中,研究主题包括各国高等教育评估与质量保障机制、国外高校教育质量保障的组织体系和运行机制以及发展的新趋势和高等教育质量内涵与标准的国际比较等。

通过对近十年的高等教育质量保障文献的计量分析可以看出,对高等教育质量保障的研究正方兴未艾,并且趋于成熟、丰富和全面。这与我国高等教育大众化、社会各界对高等教育质量

密切关注、政府和高校自身重视提高高等教育质量有关。从总体上看,对高等教育质量保障的理论研究较多,但是研究深度和广度仍然不够,且重复率较高。从研究方法上看,定性研究和逻辑思辨较多,教育统计和调查等较少,研究方法比较单一。从研究内容来说,大多集中在高等教育质量保障的理论构建和介绍,高等教育质量保障的实践研究较少,尤其是实践的效果分析更是缺乏。不同学科的高等教育质量保障方面的研究很少。从研究层面来说,研究者主要是教育理论研究机构及其研究者,还较少有其它领域的学者对高等教育质量保障进行深入的研究。从研究趋势上看,高等教育质量保障的研究主体分化趋势将会更加明显,即研究问题将更加具体化;研究主题更加细化;国际合作研究将继续得到发展。

(责任编辑:清风)